



Reykjavík 08.06.2017

Borgarráð Reykjavíkur

Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók umhverfis- og skipulagsráðs frá 7. júní 2017 varðandi eftirfarandi mál.

Aðalskipulag Reykjavíkur, Stekkjarbakki

Lögð fram verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats umhverfis- og skipulagssviðs að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Stekkjarbakka milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, dags. júní 2017. Breytingin felst í að horfið er frá fyrirhugaðri færslu götu til norðurs.

Verklýsing, ásamt matslýsingu samþykkt skv. 30. gr. 1. mgr. skipulagslaga nr. 123/2010. Vísað til borgarráðs.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Harri Ormarsson

Fylgiskjal: verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats umhverfis- og skipulagssviðs dags. júní 2017.

AÐALSKIPULAG REYKJAVÍKUR 2010-2030

Stekkjarbakki.

Stofnbraut milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka

Horfið frá fyrirhugaðri færslu til norðurs

Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats

Lögð fram sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana



Reykjavíkurborg
Umhverfis og skipulagsvið

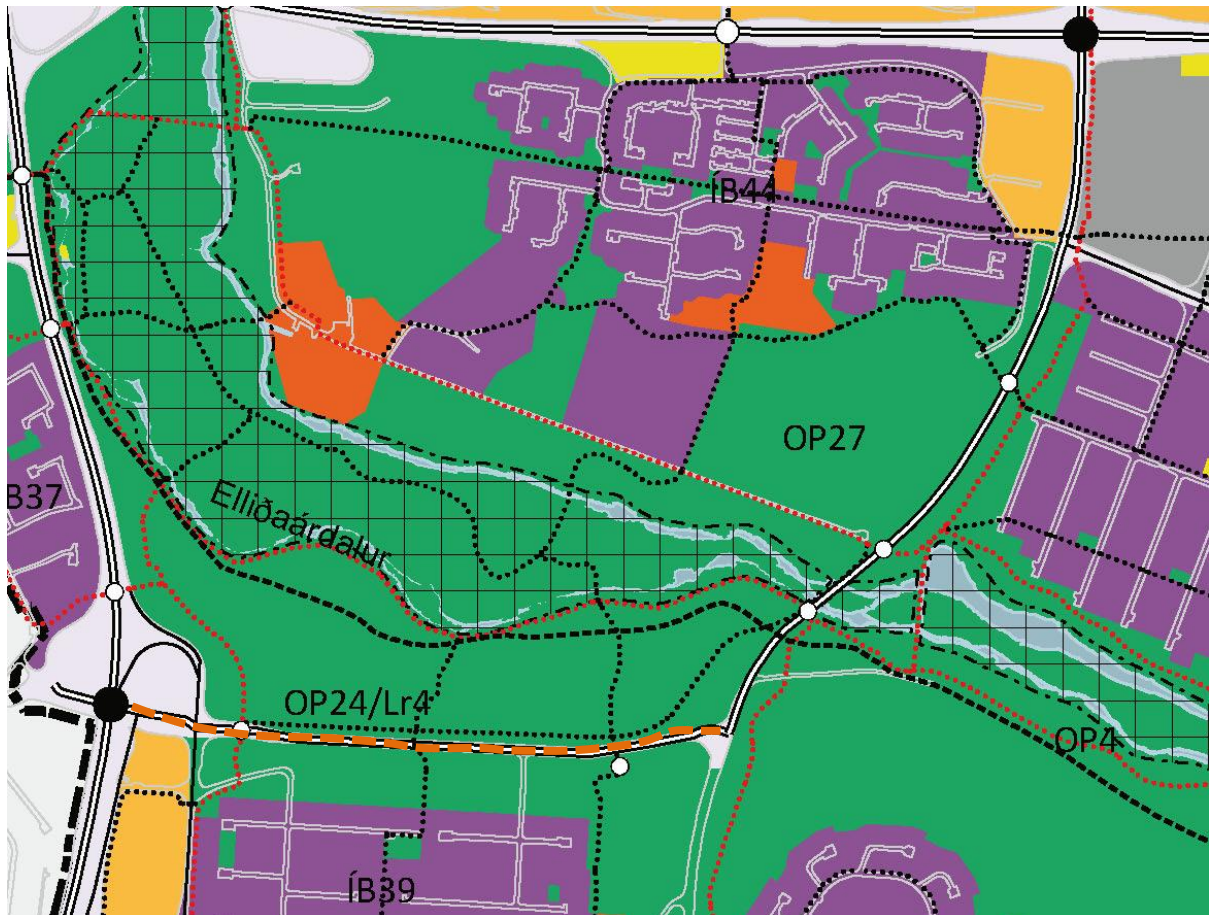
Breyting nr. 19
Júní 2017

Efnisyfirlit

1. Forsaga og gildandi aðalskipulag	3
2. Fyrirhuguð breyting. Tilgangur og markmið	5
5. Umhverfimat og samræmi við markmið aðalskipulags	6
6. Samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins	9
7. Samráð og kynningar	9
8. Umsagnaraðilar	10

1. Forsaga og gildandi aðalskipulag

Stekkjarbakki, sem stofnbraut milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, hefur verið á aðalskipulagi borgarinnar allar götur síðan 1967, þegar Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983 var staðfest. Í þeirri áætlun gegndi Stekkjarbakki veigameiri hlutverki, sem hlekkur í hraðbraut sem lá frá Hringbraut, um Hlíðarfót, Fossvogsdal og áfram um Elliðaárdal að Suðurlandsvegi. Við næstu endurskoðun aðalskipulagsins á 9. áratug síðustu aldar (AR1084-2004), höfðu áform um stofnbraut um Elliðaárdal að Suðurlandsvegi löngu verið lögð á hilluna, en áfram var gert ráð fyrir mögulegri hraðbraut um Hlíðarfót og Fossvogsdal að Stekkjarbakka og áfram að Höfðabakka. Vegna afstöðu Kópavogsbæjar til Fossvogsbrautar var þó settur ákveðinn fyrirvari við Fossvogsbraut. Vegna afstöðu Kópavogsbæjar og viðhorfa íbúa í Fossvogsdal, var gert ráð fyrir Fossvogsbraut í jarðgöngum í Aðalskipulaginu 1990-2010.¹ Stekkjarbakki hafði því áfram nokkurt vægi í framtíðar stofnbrautarkerfi Reykjavíkur. Í Aðalskipulaginu 1996-2016, voru áform um Fossvogsbraut sem hraðbraut felld út, en gert ráð fyrir mögulegri almenningssamgönguleið um Hlíðarfót og Fossvogsdal. Með þeirri ákvörðun hafði Stekkjarbakki minna vægi í stofnbrautarkerfinu en var áfram mikilvæg tenging milli Höfðabakka og Reykjanesbrautar og sem tenging við Breiðholtshverfin.



1. mynd. Breytingartillagan nær til Stekkjarbakka, stofnbrautar, milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, merkt með appelsínugulri punktalínu. Fyrirhuguð tillaga gerir ráð fyrir að Stekkjarbakki, sem stofnbraut á aðalskipulagi verði fest í sessi í núverandi legu hennar og horfið verður frá færslu hennar til norðurs, sbr. mynd 2.

¹ Einskonar undanfari Kópavogsganga.

Vegna mikilvægis Stekkjarbakka í stofnbrautarkerfinu samkvæmt eldri aðalskipulagsáætlunum, hefur ávallt verið gert ráð fyrir færslu hennar til norðurs og endurskoðunar á útfærslu gatnamóta við Höfðabakka. Samhliða færslu hefur verið gert ráð fyrir að fjölga þyrfti akreinum á götunni, úr tveimur í fjórar akreinar. Stekkjarbakka hefur því verið sýndur á skipulagsuppdráttum í síðustu aðalskipulagsáætlunum, AR1996-2016, Ar2001-2024 og AR2010-2030, í óbreyttri legu að mestu, frá fyrri áætlunum, þar sem áfram er gert ráð fyrir færslu götunnar til norðurs, þrátt fyrir að fyrir lægi minnkandi vægi götunnar í aðalgatnakerfi borgarinnar og höfuðborgarsvæðisins, sbr. það sem rakið er að framan.

Það er því tímabært að taka endanlega ákvörðun um hvort færsla Stekkjarbakka til norðurs er nauðsynleg. Í undirbúningi er gerð deiliskipulags norðan Stekkjarbakka og mikilvægt að niðurstaða um legu götunnar liggi fyrir áður en sú tillaga er fullkláruð. Vegna þessa hefur verið lagt mat á mögulega framtíðarumferð um götuna og hvort þörf er að ráðast í tvöföldun götunnar. Í minnisblaði VSÓ-ráðgjafar (sjá Viðauka) segir eftirfarandi: „Áætluð umferð um Stekkjarbakka samkvæmt umferðarspám Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 (sem jafnframt eru gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu) gefa ekki tilefni til tvöföldunar Stekkjarbakka milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Þessar umferðarspár sýna mun minni umferð um Stekkjarbakka en umferðarspá eldra svæðisskipulags gerði, enda byggði eldra svæðisskipulagið á öðrum forsendum þar sem veruleg uppbygging í austurjaðri Reykjavíkur var sett fram, en fallið hefur verið frá henni. Auk þess er um talsvert ofmat á umferð að ræða í spám eldra svæðisskipulags. Því er það mat ráðgjafa að ekki sé nauðsynlegt að ráðast í tvöföldun gatna á þessu svæði.“

Þetta undirstrikar að ekki er nauðsyn á færslu götunnar vegna aukinnar umferðar og forsvaranlegt er að halda henni í óbreyttri legu. Það er einnig rétt að undirstrika að óbreytt lega Stekkjarbakka, fyrirbyggir ekki að það verði mögulegt að auka umferðarrýmð götunnar með minni aðgerðum í framtíðinni.

Í ljósi framangreinds er lagt til að undirbúin verði tillaga að breytingu á aðalskipulagi, er varðar legu Stekkjarbakka, stofnbrautar milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Þar sem um legu stofnbrautar innan þéttbýlis er að ræða, þ.e. framkvæmd sem tiltekin er í Viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda (liður 10.10), er lögð fram lýsing (sjá kafla 3, unnin af VSÓ-ráðgjöf) á því hvernig verði staðið að umhverfismati breytingartillögunnar, sbr. lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana

2. Fyrirhuguð breyting. Tilgangur og markmið

Fyrirhuguð breyting tekur til stofnbrautarkerfisins eins og það er sýnt á þéttbýlisuppdrætti aðalskipulagsins, sbr. einnig mynd 4 í kaflanum Visvænar samgöngur. Breytingartillaga getur einnig tekið til legu stíga, eins og þeir eru settir fram á gildandi skipulagsuppdrætti. Í væntanlegri breytingartillögu felst að ekki verði gert ráð fyrir færslu götunnar til norðurs (sbr. 2. mynd), eins og ráðgert hefur verið í aðalskipulagi borgarinnar



2. mynd. Á myndinni er sýnd núverandi lega Stekkjarbakka og áætluð færsla götunnar samkvæmt gildandi aðalskipulagi. Samkvæmt þéttbýlisuppdrætti gildandi aðalskipulags ætti gatan að færast um 50 m til norðurs. Sunnan við götuna er íbúðabyggðin Stekkir. Norðan við Stekkjarbakka er opið svæði þar sem er að finna leifar af smáhýsum sem voru reist í lok stríðsins. Samkvæmt aðalskipulagi er nú heimilt að vera þar með græna starfsemi, ræktun og gróðrastöð eða aðra starfsemi sem hentar í jaðri útivistarsvæði sem tengist útivist, íþróttastarfsemi og samfélagsþjónustu. Norðan og austan við það svæði er síðan Elliðaárdalur sem er eitt vinsælasta svæðið á höfuðborgarsvæðinu til útivistar, leikja og íþróttaiðkunar af ýmsu tagi. Engin verndarsvæði eru innan afmörkunar breytingartillögunnar, en meðfram því liggur Elliðaárdalur sem er svæði á náttúrumínjaskrá.

Markmið og tilgangur breytingar:

- Að taka endanlega ákvörðun um framtíðarlegu Stekkjarbakka, milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka og eyða þannig óvissu um skipulag beggja vegna götunnar
- Að tryggja að ekki verði farið í kostnaðarsamar aðgerðir á gatnakerfinu nema brýn þörf sé á

5. Umhverfimat

5.1. Matsskylda

Fyrirhuguð breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er háð lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana þar sem hún felur í sér stefnumörkun, breytingu á legu stofnbrautar, sem varðar leyfisveitingar til framkvæmda sem tilgreindar eru í lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Umrædd breyting er C-framkvæmd skv. fyrirnefndum lögum:

10.10 Nýir vegir og endurbygging vega sem ekki eru tilgreindir í tölulið 10.07, 10.08 eða 10.09. (C)

5.2. Nálgun matsvinnu

Matsvinnan fer fram samhliða vinnu við breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Þannig er stuðlað að því að horft verði til umhverfissjónarmiða við mótnun tillögu að breytingu. Í matsvinnu verða skoðuð áhrif þess að hætta við breytingu á legu á stofnbrautinni Stekkjarbakka. Litið hefur verið til allra umhverfisþátta sem komu fram í umhverfismati Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og vinsaðir út þeir þættir sem líkur eru á að verða fyrir áhrifum vegna breytingartillögunnar.

Niðurstaða umhverfismatsins verður sett fram í umhverfisskýrslu, sem verður hluti af greinargerð aðalskipulagsbreytingar.

5.3. Umhverfis- og áhrifaþættir vegna breytingar á aðalskipulagi

Í töflu 4.1 má sjá þá umhverfisþætti sem eru líklegir til að verða fyrir áhrifum breytingartillögunnar og helstu áhrifaþætti hennar. Þeir umhverfisþættir sem lögð verður áhersla á í umfjöllun eru lýðheilsa, loftgæði, útivistarsvæði, og landrými. Í umhverfisskýrslu verður einnig fjallað almennt um möguleg áhrif breytinga á landslag/ásýnd og lífríki. Ekki verður fjallað um fornminjar þar sem aðalskipulagsbreytingin felur ekki í sér nýtt rask heldur er um að ræða að halda í núverandi vegstæði.

Tafla 4.1 Yfirlit yfir umhverfis- og áhrifaþætti

Umhverfisþáttur	Áhrifaþáttur
Lýðheilsa	Ef af aðalskipulagsbreytingu verður kann það að hafa áhrif á hljóðvist við nálægar stofnbrautir og á útivistarsvæðum í námunda við stofnbrautina.
Loftgæði	Breyting á legu Stekkjarbakka í aðalskipulagi kann að hafa áhrif á loftgæði í nágrenni stofnbrautar og á útivistarsvæðum í námunda við brautina.
Útivist	Ef af aðalskipulagsbreytingu verður kann það að hafa áhrif á útivist og útivistarsvæði í Elliðaárdal.
Landrými	Aðalskipulagsbreyting kann að hafa áhrif á þéttingarmöguleika á milli núverandi byggðar og Stekkjarbakka.
Lífríki	Aðalskipulagsbreyting kann að hafa áhrif á lífríki í nágrenni stofnbrautarinnar.
Landslag/Ásýnd	Ef af aðalskipulagsbreytingu verður kann það að hafa áhrif á ásýnd byggðarinnar

5.4. Valkostir

Tveir valkostir verða bornir saman í umhverfismati. Annars vegar er það núllkostur, þar sem lega stofnbrautarinnar Stekkjarbakka breytist samkvæmt gildandi aðalskipulagi og hins vegar þann kost að halda legu stofnbrautarinnar óbreyttri.

5.5 Mat á vægi áhrifa

Stuðst verður við vægiseinkunnir við mat á umhverfisáhrifum breytingar á aðalskipulagi. Í töflu 4.2 má vægiseinkunnir umhverfisþátta. Vægiseinkunnirnar byggja á leiðbeiningum Skipulagsstofnunar (Skipulagsstofnun, 2005).

Tafla 4.2 Vægiseinkunnir umhverfisþátta

Einkunn	Skýring
Mjög Jákvæð	Veruleg jákvæð breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru marktæk á svæðis-, lands- eða heimsvísu og/eða ná til mikils fjölda fólks. Áhrif framkvæmda ganga lengra en viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin auka verndargildi umhverfisþátta verulega. Áhrifin eru til langs tíma og óafturkræf.
Jákvæð	Jákvæð breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru svæðisbundin og/eða ná til nokkurs fjölda fólks. Áhrifin auka verndargildi umhverfisþátta. Áhrif framkvæmda samræmast eða ganga lengra en viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin geta verið til langs tíma og að nokkru óafturkræf.
Óveruleg neikvæð	Áhrif breyta ekki eða lítið einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru staðbundin og/eða ná til lítils fjölda fólks. Áhrifin rýra ekki verndargildi umhverfisþátta. Áhrif framkvæmda eru í samræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin eru tímabundin og að öllu eða nokkru leyti afturkræf.
Neikvæð	Breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru svæðisbundin og/eða ná til nokkurs fjölda fólks. Áhrifin rýra verndargildi umhverfisþátta. Áhrif framkvæmda kunna að vera í ósamræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin geta verið til langs tíma og að nokkru óafturkræf.
Mjög neikvæð	Veruleg breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru marktæk á svæðis-, lands- eða heimsvísu og/eða ná til mikils fjölda fólks. Áhrif framkvæmda eru ekki í samræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin rýra verndargildi umhverfisþátta verulega. Áhrifin eru til langs tíma og óafturkræf.
Óvissa	Óvissa og þ.a.l. ekki hægt að fullyrða um áhrif.

	Skortur á upplýsingum, óvissa ríkir um hvort/hvernig breyting muni ná fram að ganga, óvissa um hvaða aðgerðir áætlun mun hafa í för með sér.
Engin áhrif / á ekki við	Engin áhrif / á ekki við

5.6. Gögn, matsspurningar og viðmið

Í töflu 4.3 er að finna þær matsspurningar sem verða hafðar til hliðsjónar við umhverfismat aðalskipulagsbreytingu auk viðmiða og gagna sem verða nýttar við matið.

Tafla 0.3 Gögn, matsspurningar og viðmið

Umhverfispáttur	Matsspurningar	Viðmið/gögn
Lýðheilsa	Er líklegt að umferðarhávaði fari yfir mörk við íbúðarbyggð 55 dB(A) og útivistarsvæði/kyrrlát svæði 45 dB(A)?	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 Velferð til framtíðar (2002) Aðgerðaáætlun gegn hávaða (2014) Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða Umferðarhávaði við Stekkjarbakka (Reykjavíkurborg)
Loftgæði	Er líklegt að loftgæði við íbúðarbyggð og útivistarsvæði/kyrrlát svæði fari yfir sólarhringsheilsuverndarmörk á svifryki (50 µg/m ³), köfnunarefnisdíoxíð (75 µg/m ³) eða öðrum efnum sem tilgreindar eru í reglugerð nr. 787/1999 um loftgæði, viðauka I?	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 Velferð til framtíðar, (2002) Reglugerð nr. 787/1999 um loftgæði Reglugerð nr. 251/2002 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu og upplýsingar til almennings. Gögn Umhverfisstofnunar um loftgæði á mælistöðvum á höfuðborgarsvæðinu
Útivist	Hefur áætlun áhrif á notkun og aðgengi að útivistarsvæðinu í Elliðaárdal?	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 Sjálfbær Elliðaárdalur – stefna Reykjavíkur, (2016)
Landrými	Hefur áætlun áhrif á möguleika á þéttingu byggðar í hverfinu?	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 Höfuðborgarsvæðið 2040

Lífriki	Hefur áætlun áhrif á vistkerfi sem njóta verndar skv. 61.gr. laga um náttúruvernd? Hefur áætlun áhrif á fugla og gróðurfélög sem eru friðlýst eða á valista Náttúrufræðistofnun Íslands?	Lög um náttúruvernd nr 60/2013 Velferð til framtíðar, (2002) Válistar Náttúrufræðistofnun Íslands Líffræðileg fjölbreytni. Stefna Reykjavíkurborgar, (2015)
Landslag/ásýnd	Hefur áætlun áhrif á yfirbragð og ásýnd byggðarinnar	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

5.7. Tengsl við aðrar áætlanir

Við mótun breytingartillögu verður gerð grein fyrir samræmi hennar við eftirfarandi áætlanir:

Landsskipulagsstefna 2015-2026

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis 2040

Samgönguáætlun 2011 – 2022

Velferð til framtíðar - Stofnumörkun um sjálfbæra þróun til 2020

Náttúruminjaskrá (1996)

Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar

6. Samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

Umrædd breyting varðar ekki stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins eða breytingu á henni

7. Samráð og kynningar

Hér að neðan er aðeins gerð grein fyrir helstu skrefum í mótun breytingartillagna, en áfangaskipting vinnunnar miðast við opinberar kynningar samkvæmt skipulagslögum:

- Áherslur og fyrirkomulag endurskoðunar kynnt með verklýsingu (sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslag). Verklýsing verður auglýst í fjölmiðlum, send til skilgreindra hagsmunaaðila og gerð aðgengileg á vef borginnar. Gefinn verður ákveðinn frestur á að koma með ábendingar og athugasemdir. Júní 2017.
- Drög að breytingartillögum kynnt opinberlega (sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010). Haldið verður opið hús sem auglýst verður í fjölmiðlum. Drögin verða send áður til skilgreindra hagsmunaaðila (kaflí 9). Drögin verða gerð aðgengileg á vefnum áður en kemur til opinberrar kynningar. Ágúst-september 2017
- Aðalskipulagsbreyting samþykkt í auglýsingu og send til athugunar hjá Skipulagsstofnun. September 2017
- Aðalskipulagsbreyting auglýst. Breytingartillögur kynntar í 6 vikur og óskað eftir skriflegum athugasemdum (sbr. 3. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010). Október– Nóvember 2017.

8. Umsagnaraðilar

Umsagnar- og samráðsaðilar verða:

Hverfisráð Breiðholts; Aðliggjandi sveitarfélög; Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins; Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Vegagerðin

Minnisblað

27. mars 2017

Tílefni

Stekkjarbakki

Umferðarspár

17179

Höfundur

GMH

Yfirfarið/Samþykkt

GMH/SÓ

Þorsteinn Hermannsson, umhverfis- og skipulagssviði Rvk.

1 Efni

Þorsteinn Hermannsson samgöngustjóri Reykjavíkurborgar óskaði eftir að VSÓ Ráðgjöf tæki saman minnisblað um líklegt umferðarmagn á Stekkjarbakka, milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, samkvæmt þeim umferðarspám sem fyrir liggja og leggi jafnframt mat á hvort/hvers vegna sé þörf á að tvöfalda þetta kerfi.

2 Umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 1998-2024

Í eldra svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins (1998-2024) var gert ráð fyrir að Höfðabakki og Stekkjarbakki yrðu tvöfaldaðir milli Bæjarháls og Reykjanesbrautar á tímabilinu 1998-2012. Auk þess átti umferðin um Höfðabakka, milli Bæjarháls og Stekkjarbakka, samkvæmt umferðarspá þessa svæðisskipulags að vera 41 þús. bílar á sólarhring árið 2012.

Ljóst má vera að í umferðarspá svæðisskipulags 1998-2024 er um talsvert ofmat á umferð að ræða. Þessi umferðarspá var gerð, líkt og gert er í núverandi umferðarlíkani, út frá íbúatölum og magni atvinnuhúsnæðis. Í umferðarspánni voru gerðir reikningar fyrir árið 2012 og fyrir það ár miðað við 201 þús. íbúa á höfuðborgarsvæðinu og um 6,0 milljón m² af atvinnuhúsnæði. Reyndin varð hins vegar um 206 þús. íbúar og um 6,6 milljón m² af atvinnuhúsnæði árið 2012. Miðað við þetta mætti draga þá ályktun að reiknuð umferð samkvæmt spánni yrði lítið eitt minni en raunveruleg umferð, en svo reyndist ekki.

Við gerð umferðarspár nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 var kortlögð umferð ársins 2012 og grunnár núverandi umferðarlíkans jafnframt uppfært til þess árs. Kortlagning umferðar og spá fyrir grunnárið 2012 með núverandi líkani gaf heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu um 4,2 milljón km á sólarhring. Samkvæmt umferðarspá svæðisskipulagsins 1998-2024 var heildarakstur árið 2012 hins vegar áætlaður tæpir 5 milljón km á sólarhring eða um 17% meira en núverandi líkan gefur. Heildaraksturstími á höfuðborgarsvæðinu (þ.e. samanlagður aksturstími allra bíla) var um 83 þús. klst. á sólarhring samkvæmt kortlagningu umferðar 2012 með núverandi líkani, en samkvæmt umferðarspá svæðisskipulagsins 1998-2024 var hann áætlaður rúmlega 132 þús. klst. á sólarhring eða 60% hærri en kortlagning með núverandi líkans gaf fyrir sama ár.

Árlega eru framkvæmdar svokallaðar sniðtalningar á umferð á höfuðborgarsvæðinu. Í talningasniði sem liggur eftir Elliðaáam og inniheldur magn umferðar um Bíldshöfða, Vesturlandsveg (Ártúnsbrekku), Höfðabakka og Breiðholtsbraut fóru um 125 þús. bílar á sólarhring árið 2012 samkvæmt talningu. Samkvæmt umferðarspá svæðisskipulagsins 1998-2024 áttu að fara um 145 þús. bílar um þetta snið árið 2012, eða um 15% meira en

raunin varð. Umferð um Höfðabakka átti að verða um 41 þús. bílar á sólarhring samkvæmt þessari spá en raunin varð rúmlega 21 þús. bílar samkvæmt talningu, og er spáin því rúmlega 90% hærri en raunin varð árið 2012.

3 Umferðarspár AR 2010-2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Í tengslum við gerð Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 var gerð umferðarspá fyrir árið 2030. Á mynd 1 má sjá niðurstöður þeirrar umferðarspár fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Samkvæmt þessari umferðarspá verður umferð um Stekkjarbakka um 18 þús. bílar á sólarhring árið 2030. Umferð um Höfðabakka, milli Bæjarháls og Stekkjarbakka er jafnframt áætluð um 25 þús. bílar á sólarhring.

Við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 var gerð umferðarspá til ársins 2040. Grunnár þeirrar umferðarspár er árið 2012, sem gerir samanburð við umferðarspá eldra svæðisskipulags áhugaverðan, þar sem í eldra svæðisskipulaginu var gerð spá fyrir árið 2012. Á mynd 2 má sjá niðurstöður úr umferðarspá svæðisskipulagsins 2015-2040 fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Samkvæmt umferðarspá gildandi svæðisskipulags (2015-2040) er umferð um Stekkjarbakka áætluð um 20 þús. bílar á sólarhring árið 2040. Jafnframt er umferð um Höfðabakka sunnan Bæjarháls áætluð um 27 þús. bílar.

Í báðum af áðurnefndum umferðarspám er reiknuð umferð um Höfðabakka talsvert undir þeim 41 þús. bílum sem umferðarspá eldra svæðisskipulags gaf. Í hvorugri umferðarspánni var gert ráð fyrir tvöföldun Stekkjarbakka né Höfðabakka sunnan Bæjarháls, enda sýndu umferðarreikningar ekkert sem gaf tilefni til ætla að þörf væri á því.

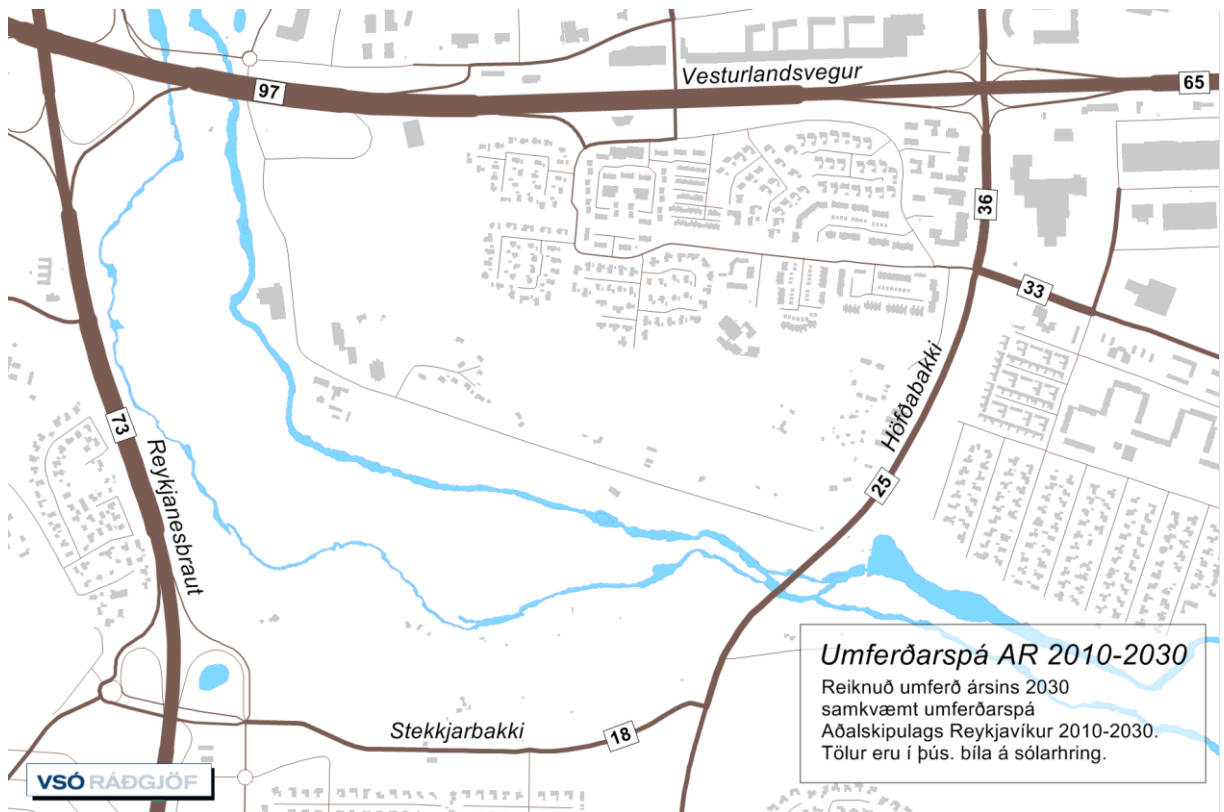
Það ber að undirstrika að þær tölur sem settar eru fram á myndum 1 og 2 miðast við óbreyttar ferðavenjur íbúa á höfuðborgarsvæðinu. Bæði í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 eru sett fram markmið um breytingu ferðavenja; þ.e. að hlutdeild virkra ferðamáta (gangandi/hjólandi/almenningsgangna) aukist og hlutdeild ferða á einkabílum minnki að sama skapi. Í báðum af áðurnefndum umferðarspám voru því gerðar spár sem miða við að markmið um breytingu ferðavenja gangi eftir.

Samkvæmt niðurstöðum umferðarspár Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 sem miðast við breyttar ferðavenjur verður umferð um Stekkjarbakka um 11% minni en ella árið 2030, eða um 16 þús. bílar á sólarhring í stað 18 þús. Að sama skapi fer umferð á Höfðabakka sunnan Bæjarháls úr 25 þús. bílum í 23 þús. bíla.

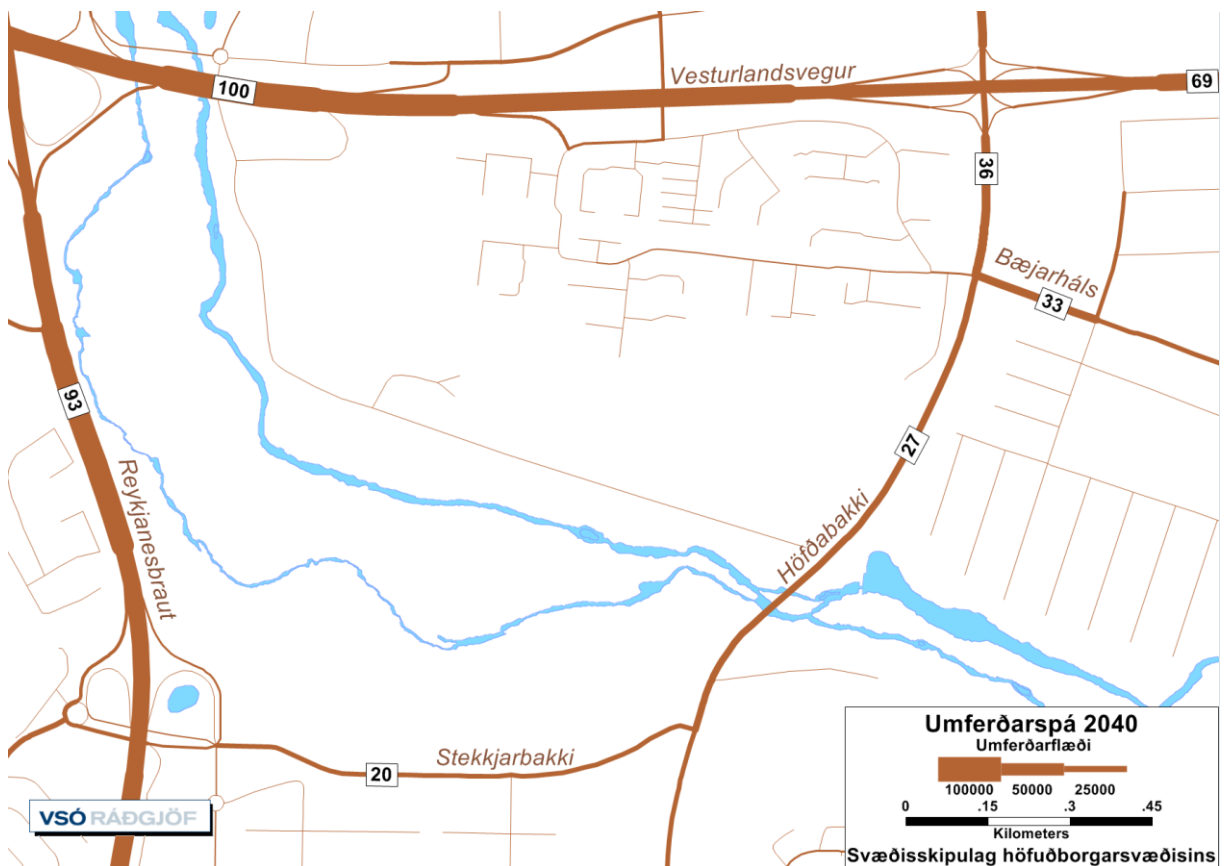
Í niðurstöðum umferðarspár svæðisskipulags sem tekur mið af breyttum ferðavenjum er svipaða sögu að segja. Umferð um Stekkjarbakka verður um 10% minni en ella gangi markmið um breytingu ferðavenja eftir, eða 18 þús. bílar á sólarhring í stað 20 þús. Jafnframt verður umferð um Höfðabakka um 24 þús. bílar á sólarhring í stað 27 þús.

4 Samantekt

Áætluð umferð um Stekkjarbakka samkvæmt umferðarspám Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 (sem jafnframt eru gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu) gefa ekki tilefni til tvöföldunar Stekkjarbakka milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Þessar umferðarspár sýna mun minni umferð um Stekkjarbakka en umferðarspá eldra svæðisskipulags gerði, enda byggði eldra svæðisskipulagið á öðrum forsendum þar sem veruleg uppbygging í austurjaðri Reykjavíkur var sett fram, en fallið hefur verið frá henni. Auk þess er um talsvert ofmat á umferð að ræða í spám eldra svæðisskipulags. Því er það mat ráðgjafa að ekki sé nauðsynlegt að ráðast í tvöföldun gatna á þessu svæði.



Mynd 1 Niðurstöður úr umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Umferðartölur eru í þúsundum bíla á sólarhring.



Mynd 2 Niðurstöður úr umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2030 fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Umferðartölur eru í þúsundum bíla á sólarhring.